

Assemblea ZPV

Approvata una risoluzione per la doppia scorta.

Pagina 4



Cargo: petizione dei macchinisti

FFS Cargo ha risposto alla petizione di 500 macchinisti. La centralizzazione continuerà, ma Cargo ha accolto alcune rivendicazioni.

Pagina 16



Memoria

Il disastro di San Paolo in un radiodramma

Pagina 11

La questione salariale nel trasporto pubblico

Più utili, più stipendio?

Nei trasporti pubblici, si parla spesso di soldi. Ultimamente, a seguito degli utili delle aziende e degli stipendi che (non) versano ai dipendenti.

Il sabato di Pasqua, il SEV ha distribuito volantini davanti alla funicolare del Parsenn a Davos, per sensibilizzare gli sciatori sui bassi stipendi versati dalle imprese turistiche e per invitarli a votare in favore dell'iniziativa sugli stipendi minimi, che darebbe un contributo sen-

sibile in favore delle condizioni di impiego in questo settore.

Queste richieste sono ancora più giustificate dal fatto che molte di queste aziende registrano utili e che versano dividendi ai propri azionisti.

Si è discusso di soldi anche alla presentazione dei bilanci della BLS, che si rammarica dei disavanzi conseguiti dai settori non indennizzati, ossia la navigazione e il trasbordo auto, nonostante l'azienda abbia incrementato il proprio utile di oltre il 50 per cento. L'azienda è quindi determinata a portare avanti una

politica di risparmi sul personale, oltre che voler chiedere maggiori contributi all'ente pubblico. E, naturalmente, si guarda bene dalle espressioni un più che opportuno ringraziamento al personale che, nonostante le difficoltà, ha permesso di raggiungere questi risultati positivi.

a pagina 2



L'azione del SEV all'entrata della funicolare del Parsenn il sabato di Pasqua.

RhB e SEV, inizio comune

In occasione dei 125 anni della RhB, il nostro giornale accende i riflettori sulla storia di questa compagnia ferroviaria. Una storia intimamente legata a quella del SEV. In effetti prima dell'esercizio della prima linea RhB Landquart-Davos, l'Associazione svizzera degli impiegati della ferrovia aveva creato una sezione a Davos. Scoprite la storia nel dossier.

alle pagine 8, 9 e 10

Tappe in tutto il Ticino in vista del voto del 18 maggio

In bus per il salario minimo



Mendrisio, 17 aprile, ore 13. La porta del bus si chiude con a bor-

do sindacalisti/e e rappresentanti del partito socialista. Partenza da Mendrisio per un motivo molto semplice: «È il capoluogo di un distretto che, malauguratamente, può essere definito la ter-

ra del dumping». Non usa giri di parole **Saverio Lurati**, presidente del partito socialista e dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa, quando spiega che «il giro salariale del Ticino parte proprio da Mendrisio perché è in questa parte del cantone che si registrano le realtà salariali più vergognose».

alle pagine 5, 6 e 7

EDITORIALE

I risultati economici di Swiss sono quasi entusiasmanti: le cifre sono molto più positive di quelle del resto del settore, l'occupazione dei posti è buona e il rinnovo della flotta è in corso... L'unica ombra è data dai rapporti con il personale e con i suoi rappresentanti sindacali. Nonostante le concessioni del personale di terra, Swiss ha disdetto il contratto

«Swiss prosegue verso lo sconto»

Philipp Hadorn, presidente SEV-GATA & segretario SEV

collettivo di lavoro con SEV-GATA per il 30 giugno 2014. La base ha chiaramente respinto il risultato delle trattative sul CCL con le associazioni dei piloti e con quelle del personale di cabina. Swiss ha disdetto anche entrambi questi CCL e prospettato nuove assunzioni al di fuori del CCL in vigore, proseguendo così verso lo sconto e destabilizzando sempre di più le condizioni di lavoro. Il malcontento nel personale cresce. Le trattative per il rinnovo del CCL del personale di terra sono in corso e su di esse non trapela nulla, ma il salario minimo di 3369 franchi per 13 mensilità dimostra la precarietà delle attuali condizioni. Swiss farebbe meglio a non mancare l'opportunità, anche quale filiale di Lufthansa, di riacquisire una cultura dei rapporti tra i partner sociali e di instaurare condizioni di lavoro degne di questo paese.

IN BREVE

Conflitto aperto
presso Swiss

■ Dopo che a fine marzo il personale di cabina di Swiss ha chiaramente respinto il risultato dei negoziati in vista del rinnovo del CCL, esattamente come prima si erano espressi i piloti, la settimana scorsa Swiss ha disdetto il CCL per la fine del mese di aprile 2015. La compagnia aerea prevede di procedere a nuovi assunzioni al di fuori del CCL. «Passo dopo passo Swiss destabilizza le condizioni di lavoro del proprio personale e fa capo persino a pressioni e minacce», denuncia Philipp Hadorn, presidente SEV-GATA e segretario sindacale SEV (leggi anche l'editoriale in prima pagina).

Nuova linea TILO
Como-Stabio

■ C'è una buona notizia sul fronte del trasporto pubblico in Ticino. Grazie all'intesa con la Regione Lombardia, il Consiglio di Stato ha deciso di istituire un servizio viaggiatori regionale tra Como / Albate e Stabio, via Mendrisio, in collaborazione con FFS / TILO e con il sostegno della Confederazione. Per contrastare gli effetti negativi del traffico pendolare, tra le varie misure elaborate per arginare questo fenomeno, la scorsa settimana il Consiglio di Stato ha approvato la modifica del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale, nella parte che riguarda i posteggi privati (art. 51-62). La nuova linea permetterà ai macchinisti di TILO la doppia patente italiana (la prima classe sta per finire) di essere subito operativi.

Jungfraubahnen:
cifre d'oro, ma...

■ Le celebri ferrovie bernesi hanno registrato nel 2013 un risultato da record. Le cifre d'oro consentono la distribuzione di un premio unico ai dipendenti. Ma soldi per aumenti reali, che rendono di più perché valorizzano il salario, chissà perché non se ne vedono proprio. E sul CCL, chiusura completa.

Il SEV ha voluto richiamare l'attenzione del pubblico su di una realtà scomoda

Bassi salari sulle cime

Durante il sabato di Pasqua, il SEV ha distribuito volantini per sensibilizzare gli sciatori sulle cattive condizioni salariali di chi sulle piste ci lavora.

Nel 2003, le società degli impianti di risalita di Klosters e di Davos si sono riunite nella Savos-Klosters Bergbahnen SA. Da allora, la società è stata in grado di investire cifre rilevanti, di far fronte agli ammortamenti e di versare dividendi e bonus per 21,4 milioni di franchi agli azionisti. Per contro, in questi 10 anni, la massa salariale è aumentata solo dello 0,415 per cento. Nessun margine quindi per compensazioni del rincaro o per aumenti reali degni di questo nome, che pure sarebbero necessari.

Conferme ufficiali

La situazione salariale nel settore è nota: nell'aprile 2011, il Consiglio di Stato del Canton Grigioni aveva indicato, in risposta ad un'interpellanza che i salari minimi del settore erano compresi tra i 2900 e i 3800 franchi. Lo stipendio medio delle 8 maggiori aziende, che contano l'80 per cento dei dipendenti, era di 3480 franchi. C'è da chiedersi come si possa vivere nelle località turistiche dei Grigioni, dove queste aziende operano, con questi stipendi.

A volte, vi contribuisce la cassa disoccupazione, laddove vengono assunti muratori che d'inverno non possono lavorare. In questo modo, possono dichiarare il loro stipendio come reddito intermedio. La cassa diventa così un'integrazione indispensabile di questi stipendi troppo bassi.

Ci sono altre possibilità

È quanto il SEV ha voluto denunciare a chi si recava al Parsenn, spiegando che le aziende avrebbero alternative per meglio trattare il loro personale. Nel canton Berna, numerose aziende hanno sottoscritto in autunno un contratto collettivo di lavoro con salari dignitosi. Ciò nonostante, o forse proprio grazie a ciò, la Schiltorn Bahn ha annunciato un'affluenza record. **sev/gi**



Sulle piste non si può solo sorridere: il SEV ha voluto anche far riflettere.

La BLS conferma di ricordarsi del personale solo alla voce «spese»

BLS incrementa gli utili

La BLS ha riferito di un risultato annuale soddisfacente, conseguito grazie «ad importanti sforzi», dimenticandosi di precisare chi questi sforzi li ha prodotti. È stato il SEV a rimediare, sottolineando i meriti e i sacrifici del personale.

La BLS ha chiuso il 2013 con un utile di 3,3 milioni di franchi. Rispetto al 2012, questo utile è aumentato del 57,3%, mentre le spese sono diminuite di 21,1 milioni. Un quarto di questi risparmi è stato bonificato ai committenti. Per il management, il risultato dimostra la bontà dei provvedimenti adottati, che dovranno però continuare a dispiegare i loro effetti anche in futuro. Per contro, i dirigenti hanno manife-

stato la loro insoddisfazione per alcuni settori, come l'auto-transporto al Lötschberg e la navigazione sui laghi dell'Oberland bernese. Per il primo, si preconizza un aumento dei prezzi (già bloccato in passato da Mister prezzi) e per l'altro, confrontato anche con la necessità di investimenti, si vorrebbero sollecitare contributi cantonali, comunali o delle organizzazioni turistiche.

Licenziare per risparmiare

Sul contributo dato dal personale ai risparmi, la BLS si limita a ricordare che il programma «Gipfelsturm» (tempesta al vertice) ha tagliato 22 posti di lavoro, la maggior parte dei quali «assorbiti da fluttuazioni naturali». Va però precisato che almeno quattro collaboratori hanno dovuto riorientarsi e solo la pressione del sindacato ha permesso di fare in modo

che venissero elaborate anche proposte interne che non hanno tuttavia permesso di trovare le soluzioni auspiccate per tutti. Il comunicato della BLS omette poi accuratamente di ricordare che il «riposizionamento» della sua filiale merci BLS Cargo è costata una sessantina di posti di lavoro e che non pochi hanno dovuto lasciare l'azienda, con l'aiuto del piano sociale elaborato con i sindacati. Né l'azienda mette in rilievo gli altri sforzi prodotti dal personale sotto forma di lavoro supplementare e flessibilità richiesta per far fronte ai vari compiti. L'incertezza legata alla possibile perdita del posto di lavoro ha incrementato notevolmente il tasso di fluttuazione nel personale, generando maggiori costi legati alla ricerca e alla formazione di nuovi dipendenti, oltre alle perdite di knowhow che simili

situazioni comportano, ma che sono difficilmente quantificabili.

Nel settore della navigazione, anziché limitarsi a batter cassa, varrebbe la pena di considerare che i continui cambiamenti e la politica poco lungimirante perseguita nei confronti del personale, che non ha escluso nemmeno licenziamenti, non hanno certo favorito l'andamento dell'azienda. Parlando con dipendenti di lunga data della BLS è facile constatare il deterioramento delle condizioni e del clima di lavoro. Il SEV è convinto che il personale debba poter beneficiare dei risultati positivi dell'azienda. Quest'ultima, a sua volta, avrebbe senz'altro da guadagnare da un miglioramento della sua immagine sul mercato del lavoro, decisamente ammassata negli ultimi anni. **pan/gi**

Nelle nuove centrali d'esercizio regna la delusione

Malcontento centralizzato

Le FFS stanno portando avanti un importante processo di centralizzazione delle centrali di comando della circolazione treni. A pagarne le spese è sempre di più il personale. contatto.sev ne ha parlato con il segretario SEV Urs Huber.



■ In che senso?

Noi siamo del parere che si tratti di una funzione estremamente esigente, che deve intervenire in situazioni spesso molto difficili, prendendo decisioni delicate. Per la direzione, invece, si tratta solo di una funzione sussidiaria a quella di responsabile della circolazione treni (RCT). Secondo loro, nelle nuove centrali d'esercizio non occorrerebbe nemmeno più una funzione di caposcolta come quella sin qui conosciuta.

Abbiamo quindi una divergenza importante. Le discussioni sono iniziate nel dicembre 2010, quando sono state comunicate le classificazioni delle funzioni inerenti la circolazione treni, tutte indistintamente inferiori a quelle precedenti. Un primo intervento ha permesso di correggere almeno la posizione degli RCT nelle nuove centrali d'esercizio, ma da allora

stiamo insistendo per migliorare anche le altre posizioni attorno a loro, sulla base anche di paragoni incrociati. DTF e ADTF sono così diventati il pomo della discordia, oggetto di numerosi ricorsi, ma anche di tentativi da parte nostra di trovare soluzioni negoziate. Sin qui, purtroppo, senza esito, perché la direzione dell'esercizio si è mostrata irremovibile.

■ **contatto.sev:** presso il personale dei centri d'esercizio sembra regnare un profondo malcontento. A cosa è dovuto?

Urs Huber: SEV e FFS hanno negoziato già anni fa le condizioni per la concentrazione delle centrali di telecomando e degli impianti centrali in quattro centrali d'esercizio. Il processo è tutt'ora in pieno corso. Vi sono colleghi che si sono trasferiti tempo fa, come a Zurigo, altri, che lo hanno appena fatto, come da Bellinzona a Pollegio e altri ancora, come da Lucerna a Olten, che faranno il passo tra un paio di anni. A rendere particolarmente amaro il tutto, sono però le conseguenze di Toco.

■ **Conseguenze non ancora risolte dal 2011...**

Esatto. Abbiamo numerosissimi ricorsi non ancora conclusi, in particolare per i disponenti del traffico ferroviario (DTF) e i loro assistenti (ADTF), sulla cui classificazione abbiamo importanti divergenze nei confronti della direzione dell'esercizio.

Le classificazioni di Toco, basate su paragoni sbagliati, hanno minato profondamente la motivazione del personale, portando persino al rifiuto di assumere nuovi incarichi.

■ **Lo stipendio è l'unico problema?**

No, i nostri membri stanno soffrendo anche per i problemi legati alla formazione del personale. L'anno scorso, hanno dovuto essere formati non meno di 130 nuovi responsabili circolazione treni e questo in soli otto mesi. Questa situazione ha messo sotto grande e costante pressione molti collaboratori e non è destinata a migliorare nemmeno per il 2014. Abbiamo anche dei dubbi che otto mesi di formazione siano sufficienti. La quota di bocciature ai primi esami è molto elevata, tanto da rendere evidente che il problema non è da ascrivere ai singoli in formazione, quanto al sistema. Dà da pensare anche l'elevato numero di abbandoni. Le FFS hanno detto di aver intrapreso dei correttivi e che il personale in formazione sarà seguito meglio, ma queste cifre dimostrano chiaramente che vi è un grosso problema, legato secondo noi proprio alle condizioni di lavoro.

Fi



Un lavoro molto delicato e di grande responsabilità, che le FFS non dimostrano di riconoscere.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

I conti non fatti con la storia

A Nassiriya, in Iraq, le truppe italiane torturavano i prigionieri iracheni. La notizia, sconvolgente per chi pensa che a simili pratiche ricorrono solo gli «altri», è stata data in due servizi dalla trasmissione «Le jene» di Italia 1, nella prima quindicina di aprile. Da allora ho scorso tutti i maggiori quotidiani italiani, nella loro versione elettronica, alla ricerca di approfondimenti o commenti. Ebbene, di veramente sconvolgente, almeno ai miei occhi, c'è che nessuno, dico nessuno (ma può anche darsi che una qualche timida notizietta in merito mi sia sfuggita) ne abbia riferito. Eppure le denunce dei due servizi curati dal giornalista Luigi Pelazza sono circostanziate, precise, formulate da due ex-militi della Brigata Sassari, che si trovava appunto a Nassiriya, uno dei quali si è presentato con nome e cognome, (Leonardo Bitti), mentre il secondo ha preferito non mostrare il volto. In breve, i due hanno raccontato che nella base italiana alcuni prigionieri venivano regolarmente torturati, sino a quando non parlavano. Le torture, consistenti essenzialmente in bastonature, ma anche nell'applicazione di elettrodi ai genitali (una pratica questa alla quale le truppe italiane erano già ricorse in Somalia negli Anni novanta, ma per la quale nessuno fu condannato in quanto si pensò bene di far cadere in prescrizione il reato), venivano inflitte nella base «White Horse», all'interno di un cubo di cemento. Racconta uno dei testimoni che dice d'essere entrato nell'edificio a più riprese quando era vuoto: «all'interno, diviso in tre ambienti, un odore disgustoso, tracce di sangue, urina, feci. All'esterno, vicino a tre tende, di volta in volta cinque o sei detenuti legati con fascette elettriche e incappucciati. Alcuni nudi. Diversi avevano sulla schiena segni di manganellate». A conferma di quanto raccontato l'ex-militare ha mostrato un video dove si vedono i prigionieri con le mani legate, gli occhi bendati, la testa abbassata. Gli interrogatori sarebbero stati condotti da uomini del Sismi, cioè dei servizi segreti dell'esercito.

Ma già quattro anni fa Pelazza aveva mandato in onda un video nel quale un giovane, volto coperto, voce distorta, asseriva d'essere un esperto in interrogatori violenti al servizio dell'esercito italiano durante le missioni all'estero. «Schiaffi, pugni, elettrodi sui genitali, stoffa imbevuta d'acqua e premuta sulla faccia per simulare l'annegamento... Un bel lavoro e ben retribuito!» Ma dopo le denunce, che cosa accade? In pratica, niente. Luigi Pelazza spiega che dopo l'emissione di quattro anni fa venne convocato dalla procura di Roma che aveva aperto un'inchiesta. Venne interrogato 3-4 volte, poi più niente. Anche Leonardo Bitti ha detto di non essere stato ancora chiamato dalla magistratura, anche se si è detto pronto a raccontare tutto quello che sa.

E questa è l'altra, brutta faccia di una medaglia oscena: mantenere il silenzio, celare la realtà significa rendersi complici delle violenze e avallare le torture. Non a caso, l'Italia non ha mai realmente ripercorso i crimini delle guerre fasciste, sottraendosi ai conti con la sua storia.

Assemblea sezionale del personale treno

ZPV: «Un inizio con il botto»

Un bello spirito di gruppo, davvero, ha caratterizzato l'assemblea della ZPV Ticino, che si è congedata da un membro di comitato storico: Armando Franchi. Il ricambio è stato comunque assicurato da persone competenti e molto motivate.

Può essere un presidente soddisfatto **Marco Belloli**: il clima che si è respirato durante l'assemblea della ZPV Ticino (lo scorso 15 aprile a Chiasso) e dopo, è stato molto positivo e costruttivo. Presente nelle vesti di ospite **Flavio Crivelli**, responsabile della Regione Sud per le FFS. Per la sua ultima assemblea come membro di comitato, **Armando Franchi** ha vestito i panni del presidente del giorno e si è concesso un intervento politico. Non ha mancato di denunciare le aspre conseguenze delle privatizzazioni e delle esternalizzazioni sulle condizioni di lavoro. «Sempre più esposte – ha detto Franchi – alla crescente precarizzazione, figlia di una drastica riduzione del personale». Un linguaggio schietto e diretto, il suo, riconosciuto e sottolineato nel commovente omaggio del presidente Marco Belloli, che non si è privato di un paio di affettuose battute.

Due depositi in Ticino anche con Alpransit

Molto atteso l'intervento di Flavio Crivelli, che ha illustrato in grandi linee i cambiamenti in arrivo con l'entrata in funzione di Alpransit. «Per il personale treno – ha annunciato Crivelli – sono previsti quattro giorni di formazione, tra cui uno interamente in galleria. In vista di questo evento epocale, le FFS vogliono investire molto nella formazione». Non è tardata ad arrivare la notizia che il personale si attendeva, ossia la permanenza dei due depositi di Chiasso e Bellinzona.



Un'assemblea ben frequentata da parte del personale treno



Un congedo commosso per Armando Franchi (al centro) tra il sindacalista del SEV Angelo Stroppini (a sinistra) e il presidente della ZPV Ticino Marco Belloli.

RISOLUZIONE

Il personale treno dei depositi di Chiasso e Bellinzona, riunito in assemblea a Chiasso lo scorso 15 aprile 2014, ha votato all'unanimità una risoluzione all'indirizzo della direzione generale FFS. Chiede in modo particolare:

■ Un futuro con prospettive occupazionali chiare e sicure per i depositi di Bellinzona e Chiasso. In particolare che i depositi ticinesi vengano considerati di primaria importanza, con prestazioni attrattive e non relegati a depositi di seconda categoria.

■ Il riconoscimento delle FFS della doppia scorta per i treni che percorrono la galleria di base del San Gottardo (2 agenti per composizione) come pure la vecchia linea di montagna. Il personale vuole continuare a garantire alla clientela la massima sicurezza.

Per quanto riguarda la seconda rivendicazione, è stata lanciata un'operazione di sensibilizzazione: una simpatica spilla con la scritta «Sempre in due per la vostra sicurezza» verrà appuntata al bavero della giacca allo scopo di sostenere la causa del doppio accompagnamento dei treni.



Per quanto riguarda la doppia scorta sulla vecchia linea di montagna (al centro della rivendicazione formulata nella risoluzione, cfr. box), i giochi non sono ancora fatti, anche se le FFS si stanno orientando verso il controllo sporadico. «È tuttavia ancora in corso – ha puntualizzato Crivelli – un'attenta valutazione dei costi». Prendendo la palla al balzo, il segretario sindacale del SEV **Angelo Stroppini** ha assicurato che sulla doppia scorta il personale treno è pronto a batterli. E lui, ex capotreno, ne conosce perfettamente la priorità.

Importanza della doppia scorta: ricordi di una tragedia sfiorata

«Nel 2009 le FFS avevano accettato le rivendicazioni del SEV/ZPV a favore del doppio accompagnamento dei treni che percorrono lunghe gallerie. La rivendicazione sindacale – ha ricordato Stroppini nel corso dell'assemblea – traeva origine dall'incidente, con principio di incendio, avvenuto nel tunnel dello Zimmerberg l'11 aprile 2006. In quell'occasione ad alto rischio l'evacuazione del treno fu organizzata in modo celere ed efficace solo grazie alla presenza di due agenti di scorta che garantivano l'accompagnamento del treno. E i due agenti in questione erano il sottoscritto ed **Elio Riva**, oggi qui con noi». In seguito a quella tragedia sfiorata,

persino il Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (SII) della Confederazione, aveva proposto di rivedere il numero degli agenti che scortano i treni in lunghe gallerie.

Nel 2009 le FFS avevano dunque accettato il principio del doppio accompagnamento. «A maggior ragione – ha insistito Stroppini – questo vale per la galleria più lunga del mondo che verrà inaugurata nel dicembre 2016. E, come logica conseguenza, per i treni che percorreranno la vecchia linea di montagna». Rivendicazioni che l'assemblea ha accettato all'unanimità.

Ben accolta anche l'esautiva relazione del presidente suggeritore di titoli, perché davvero per la ZPV l'anno è «iniziato con il botto». L'esenzione fiscale delle FVP ha rappresentato il traguardo di lunghe lotte. «Una storia infinita, iniziata male, proseguita ancora peggio ma che dopo ben sette anni – ha ricordato Belloli – è terminata con un lieto fine». Belloli si è soffermato sul cantiere del rinnovo del CCL di FFS e FFS Cargo. «Per il SEV – ha aggiunto il presidente – il CCL delle FFS è il contratto di riferimento per tutti gli altri CCL del settore dei trasporti pubblici negoziati dal SEV. Dobbiamo pertanto gestire e condurre le trattative con la massima cura e senza aver paura di qualche possibile conflitto». Ai presenti Belloli ha inoltre sottoposto con successo una proposta da presentare all'Assemblea dei delegati in merito agli esami al simulatore e alle conseguenze per chi non li supera.

Un ringraziamento caloroso, infine, ai nuovi colleghi di comitato **Alan Perli** (già nominato il 30 ottobre 2013 nella funzione di cassiere), **Angela Kigyos** e **Roland Jud**. A **Christine Fiscalini** il compito di guidare il segretario della ZPV Ticino.

Françoise Gehring

Dal sud al nord del cantone, il bus del salario minimo percorre il Ticino in vista della votazione del 18 maggio

Dignità salariale in viaggio

No al dumping salariale, no a salari indegni, no allo sfruttamento di lavoratori e lavoratrici. Il bus del salario minimo porta in viaggio il principio della dignità salariale in 120 località di tutto il cantone dal 17 aprile fino al 10 maggio.

Mendrisio, 17 aprile, ore 13. La porta del bus si chiude con a bordo sindacalisti/e e rappresentanti del partito socialista. Partenza da Mendrisio per un motivo molto semplice: «È il capoluogo di un distretto che, malauguratamente, può essere definito la terra del dumping». Non usa giri di parole **Saverio Lurati**, presidente del partito socialista e dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa (leggere anche l'intervista alle pagine 6 e 7, ndr), quando spiega che «il giro salariale del Ticino parte proprio da Mendrisio perché è in questa parte del cantone che si registrano le realtà salariali più vergognose». Il giro toccherà 120 località, da Chiasso ad Airolo, da Olivone a Brissago.

«La popolazione di questo cantone ha diritto di essere informata su quanto sta accadendo in questo lembo di terra. Decine di persone, militanti sindacali e di partito, sindacalisti/e attivi/e – spiega Lurati – faranno di tutto per dialogare con la popolazione sui temi di giustizia, equità e impegno sociale». Come stanno facendo di tutto i detrattori dell'iniziativa sul salario minimo, minacciando di tutto: fuga di industrie, chiusure di attività, tempi bui, collasso economico, aumento della disoccupazione. Una panoplia di argomenti impregnati del più puro e demagogico catastrofismo. «Vi sembra una cifra esorbitante 22 franchi all'ora?» tuona **Enrico Borelli**, segretario cantonale di UNIA, sindacato che quotidianamente è confrontato con un bollettino



Il SEV rappresentato sul bus da Françoise Gehring. Alla partenza presente anche Marina Carobbio.



Da sinistra a destra: Massimo Mantovani (VPOD), Rolando Lepori (UNIA), Pelin Kandemir Bordoli (capa gruppo socialista in Gran consiglio), Carlo Lepori, vicepresidente Partito socialista, Saverio Lurati, presidente Partito socialista, Roberta Bonato Knuchel (UNIA) e Enrico Borelli (UNIA).

di guerra: quello dello sfruttamento salariale. Gli fa eco **Rolando Lepori**, responsabile del settore industria per UNIA: «Nel Mendrisiotta la situazione salariale è disastrosa, come è sempre più difficoltoso il lavoro del sindacato, ostacolato in tutti i modi da aziende senza scrupoli». A ridosso della frontiera la situazione è a dir poco esplosiva: «Nel Mendrisiotta – aggiunge Lurati – sono sorte e stanno sorgendo attività sradicate in particolare dall'Italia; attività che pagano salari italiani e nel contempo beneficiano di trattenute fiscali e previ-

denziali svizzere con risparmi che si avvicinano ai 2/3». Ma non c'è limite al peggio. Tra i bersagli con il fucile in mano contro il salario minimo di 4 mila franchi al mese, spicca Ulrich Giezendanner, noto esponente UDC che da tempo ha trasferito una parte della sua attività in Ticino. «Naturalmente – osserva Lurati – impiegando lavoratori frontalieri e pagandoli con salari italiani. E lui, che vuole i contingenti, si permette di minacciare di delocalizzare l'azienda se il popolo dovesse accettare il salario minimo. Se ne vada pure, lui e la

sua azienda e tutte le altre come le sue. Cominceremo a respirare un'aria migliore, meno viziata da arroganza, cinismo e xenofobia».

Marina Carobbio Guscetti, consigliera nazionale socialista, pone l'accento sull'importante aspetto dell'equità sociale: «In Svizzera in questi anni si è registrato un aumento della ricchezza, della quale hanno approfittato soprattutto i redditi alti. Se vogliamo davvero ridistribuire la ricchezza in modo che tutti abbiano una vita dignitosa, il salario minimo è un passo nella giusta direzione.

Salari indecenti non sono più tollerabili né in Ticino, né in Svizzera. Ricordiamoci che in Ticino è il 20% dei lavoratori e delle lavoratrici a guadagnare meno di 4 mila franchi al mese, mentre nel resto della Svizzera questa percentuale scende al 9%. L'introduzione di un salario minimo a 4000 franchi corrisponderebbe a un aumento medio di 2,64 franchi per persona». E non si venga a dire che non sia fattibile!

Tutto il movimento sindacale è dietro a questa iniziativa, **SEV** compreso. Ci sono infatti realtà nel settore dei trasporti pubblici, come quelle legate al turismo, dove i 4 mila franchi non sono ancora stati raggiunti. Passi avanti ne sono stati compiuti, ma molto resta ancora da fare. E l'unità del mondo sindacale passa anche attraverso il convinto sostegno a tutte le battaglie condivise, come quella del salario minimo e dell'estensione dei Contratti collettivi di lavoro (CCL), come richiesto nella medesima iniziativa. In un contesto di grandi tensioni sul mercato del lavoro, dominato da dirigenti disinvolti (cfr. la disdetta del CCL di Scudo a Lugano) il cui scopo è scardinare le protezioni di lavoratori e lavoratrici, la catena della solidarietà sindacale deve stringere le maglie.

Il salario minimo è infine un primo atto di giustizia salariale per le donne: in Svizzera 230 mila persone con un salario inferiore ai 4 mila franchi sono donne; il 12% delle donne guadagna meno di 22 franchi all'ora, rispetto al 5% degli uomini. La cosa vergognosa è che diversi tenori dell'economia e della politica svizzera sostengono che i salari delle donne sono spesso «salari accessori», insomma «argent de poche» a complemento del salario maschile. Affermazioni che dimostrano quanto la strada della giustizia sociale e della parità, sia terribilmente lontana.

Un sindacalista di lungo corso lascia i suoi incarichi, ma non il movimento



«Voglio continuare a crederci»

Saverio Lurati ha annunciato che lascerà la presidenza dell'Unione sindacale Ticino e Moesa alla prossima assemblea dei delegati, in giugno. Con lui abbiamo ripercorso un periodo ricco di cambiamenti e fatto il punto di una situazione attuale molto delicata, in Ticino ed in Svizzera.

■ **contatto.sev:** il minimo che si possa dire è che hai vissuto 26 anni di attività sindacale molto movimentati.

Saverio Lurati: Ho in effetti iniziato nel 1988 nel SEL, Sindacato edilizia e legno. In seguito è divenuto SEI, sindacato edilizia e industria e poi, con la fusione con la FLMO (Federazione dei lavoratori metallurgici e orologiai), ho vissuto la fondazione di UNIA. Penso che le attività svolte in precedenza mi abbiano molto aiutato ad affrontare questi cambiamenti.

■ **In che senso?**

Sino a 38 anni, ho lavorato nel settore privato. Ho iniziato come apprendista elettrauto, poi ho seguito la formazione di meccanico d'aviazione e sono poi diventato responsabile di un'officina con una quindicina

di persone prima di diventare funzionario sindacale.

■ **Cosa ti ha portato a fare questo passo?**

A 26 anni, ho iniziato a far politica nella sinistra del mio comune ed in seguito sono stato contattato dall'allora segretario della sezione del SEL di Lugano, che mi ha proposto di occuparmi da professionista dei problemi del lavoro.

■ **Al giorno d'oggi, un passo simile sembra quasi impossibile.**

All'inizio, non ero iscritto a nessun sindacato, anche perché ero presuntuoso al punto da esser convinto di poter risolvere i problemi da solo. Quando però sono diventato responsabile dell'officina in cui lavoravo, mi sono trovato quasi inconsciamente a fare anche il rappresentante sindacale per il «mio personale». Evidentemente, è qualcosa che mi sentivo di fare e che sono riuscito a svolgere anche grazie all'aver saputo individuare i giusti margini di manovra nei confronti del datore di lavoro.

■ **E quindi hai iniziato una nuova attività professionale, come sindacalista di un settore che però non era quello in cui eri stato attivo sino ad allora.**

La scelta del sindacato non era stata dettata da motivi ideologici, ma dai miei rapporti per-

sonali con l'allora segretario del SEL, anche se vi era certo una contrapposizione tra una linea sindacale più rivendicativa, a me più vicina, propria del SEI e una maggiormente corporativa, seguita dalla FLMO. Mi ricordo del secondo sciopero che avevo condotto presso una ditta di Chiasso, quando il

«**L'attuale struttura dell'Unione sindacale non favorisce l'unione tra lavoratrici e lavoratori**»

segretario della FLMO era intervenuto sul suo omologo del SEL e mio superiore, chiedendogli di intervenire per abbassare i toni delle mie richieste.

■ **Noi hai più vissuto questa contrapposizione in UNIA?**

No, ciò che dimostra come queste divisioni sono alimentate più dagli apparati sindacali che da lavoratrici e lavoratori. Ho iniziato come «propagandista» sui cantieri e sui posti di lavoro e, anche grazie ai miei trascorsi, mi sono sentito in sintonia con lavoratrici e lavoratori, che penso mi abbiano sempre recepito come «uno di loro». Dopo la creazione di UNIA, sono stato accolto molto bene anche nel settore industriale. Credo che dipenda proprio dalla volontà di capire i loro problemi, oltre che dalla capacità di trovare soluzioni concrete.

■ **Ma come si può oggi conciliare la capacità di fronteg-**

giare le sfide sempre più complesse poste dal sistema economico con quella di rispondere alle esigenze quotidiane?

Il sindacato ha bisogno di sindacalisti con solide esperienze professionali precedenti. Ciò ha evidentemente un costo, che il sindacato deve però as-

sumersi. Evidentemente, deve poter far capo anche a persone con un percorso accademico, che possono portare un contributo fondamentale allo sviluppo delle strategie generali. Ma abbiamo bisogno di persone che vengano «dal fronte».

■ **Dovrebbe essere il compito del sindacato.**

Certo, però anche l'attuale struttura dell'Unione sindacale, divisa in federazioni quasi ermetiche fra di loro, è secondo me un ostacolo, in quanto non favorisce l'unione tra lavoratrici e lavoratori di tutti i settori, pubblici e privati, indispensabile ad ottenere veri progressi. L'esempio più eclatante di quanto si potrebbe ottenere è la lotta delle Officine di Bellinzona.

■ **Si è trattato di un momento di coesione veramente molto forte...**

Soprattutto se consideriamo che stiamo vivendo un'epoca in cui vi sono forze che fomentano le divisioni. In Ticino, per esempio, da un ventennio la Lega ripete che i funzionari pubblici a tutti i livelli sono fannulloni, mettendo alla berlina sul suo giornale chi si permette di esprimere un parere diverso e alimentando nell'opinione pubblica un'animosità che va scardinata a tutti i costi.

BIO

Saverio Lurati è nato nel 1950, sposato, padre di due figli ormai adulti e nonno di tre nipoti. Dal 2003, fa parte del gran Consiglio del canton Ticino quale rappresentante del partito socialista, di cui è presidente dal 2012. Dal 2007 è presidente dell'Unione sindacale Ticino e Moesa.

È appassionato di montagna, di sci e di viaggi.

Oggi, se qualcuno ha una posizione meglio tutelata viene dipinto come un opportunista e vi è un forte fronte della politica borghese che punta in primo luogo ad abbattere questi presunti privilegi, anziché preoccuparsi del benessere del paese.

■ **Un benessere messo sempre più sotto pressione anche dalle condizioni dei paesi circostanti.**

L'andamento dell'economia, purtroppo, non è nelle nostre mani. Oggi si cerca di costruire la competitività unicamente sul costo del lavoro. Abbiamo vissuto epoche in cui gli schiavi erano addirittura considerati privilegiati rispetto ad altri che non avevano possibilità di sostentamento. Abbiamo però saputo puntare all'affrancazione e all'autosufficienza di tutti invece di accontentarci di generalizzare la schiavitù.

«L'esempio più eclatante di quanto si potrebbe ottenere è la lotta delle Officine di Bellinzona»

Dobbiamo mantenere la consapevolezza che la ricchezza prodotta complessivamente aumenta. Vediamo stipendi di manager che esplodono, mentre quelli inferiori, in termini reali, diminuiscono. Basti pensare che UBS e CS hanno pagato i rispettivi CEO oltre 12 milioni di franchi ciascuna, nonostante l'approvazione dell'iniziativa Minder, che voleva contenere questi salari. Il problema è quindi nella ripartizione della ricchezza.

■ **Alla conferenza stampa per il 1° maggio, hai definito il 18 maggio una data campale per il nostro paese.**

Penso che la nostra richiesta di un salario minimo di 4000 franchi sia un primo doveroso passo per il riconoscimento della dignità delle lavoratrici e dei lavoratori di questo paese. Una dignità spesso calpestata e che ha finito, alimentata da forze populiste senza che i partiti di centro si siano sentiti in dovere di replicare, per generare la frustrazione che ha portato al voto del 9 febbraio. È un risultato che ci deve preoccupare, perché ha sancito una divisione tra lavoratori che ha sempre più il sapore di una guerra tra poveri.

La fissazione di uno stipendio minimo potrebbe rimediare a questa divisione, permettendo oltretutto controlli efficaci delle situazioni di dumping che stanno avvelenando il nostro ambiente di lavoro. Il nostro cantone ha un livello salariale inferiore di circa il 15 per cento a quello nazionale. L'iniziativa eviterebbe a molte persone di dover far capo ad aiuti dell'ente pubblico, che svolge una funzione sussidiaria all'economia privata che paga salari indecenti. A livello cantonale, saremo anche chiamati a votare su di un progetto di amnistia che propone di condonare il 70 per cento delle imposte a chi ha evaso il fisco per decenni. Ingiustizie che dovrebbero indurre ogni cittadino di buon senso a fare una scelta ovvia.

■ **Per questo hai parlato della necessità di un patto generazionale.**

Ritengo che siamo in una situazione di emergenza, data da un numero crescente di persone che, nel pieno della loro capacità lavorativa, devono far capo ai servizi sociali. Oltre che una tragedia a livello personale, è una minaccia per tutto il sistema, dato che ritarda le scelte di autonomia di questi giovani, per esempio di formare una famiglia. Senza contare che queste difficoltà finanziarie rischiano di accompagnare questi giovani per tutta la vita. È per questo che abbiamo bisogno di un patto generazionale, che riunisca tutti a tutela dei diritti dei lavoratori.

■ **Ti sei sempre definito una persona ottimista. Il quadro che abbiamo dipinto lascia però poco spazio all'ottimismo.**

Il mio ottimismo viene dalla convinzione che il popolo di questo paese è molto meno egoista di quanto si potrebbe pensare in base ai risultati di certe votazioni. Al momento opportuno, ha sempre saputo manifestare un sicuro idealismo e voglio continuare a crederci.

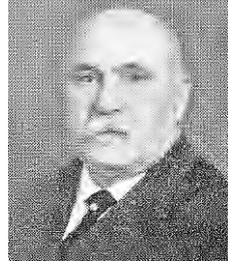


Penso che la nostra richiesta di un salario minimo di 4000 franchi sia un primo doveroso passo per il riconoscimento della dignità delle lavoratrici e dei lavoratori di questo paese.

La ferrovia retica RhB compie 125 anni

«La Federazione svizzera degli impiegati delle ferrovie è riuscita a procurarsi stoffe per abiti maschili con il 20-30% di sconto.»

Wilhelm Hew, presidente della VSEA – Sezione Davos, ca. 1890



I sindacati hanno preso il primo treno della RhB

Non si trovano più documenti ufficiali in merito, ma la cronaca redatta in occasione del cinquantenario della locale sezione SEV riporta che la sezione di Davos della Federazione svizzera degli impiegati ferroviari (VSEA), poi confluita nel SEV, venne costituita addirittura prima della messa in esercizio della linea a scartamento ridotto tra Landquart e Davos.

La cronaca redatta dal sindacato nel 1939 riportava: «le nostre due organizzazioni, cioè quella del personale e la RhB, oltre ad essere coetanee, hanno sempre vissuto destini paralleli». Entrambe le organizzazioni festeggiavano i loro 125 anni di esistenza ed i loro destini continuano ad essere vicini, anche se contraddistinti da screzi verosimilmente più profondi di quelli vissuti negli euforici primi anni della ferrovia, dopo il 1889.

Numerosi documenti, quali i rapporti d'esercizio della linea a scartamento ridotto Landquart-Davos, della Ferrovia retica che ne seguì e articoli di giornale riportano le imprese del promotore olandese della ferrovia, Willem Jan Holsboer (1834-1898) e dell'ingegnere capo, nonché direttore dell'esercizio Achilles Schucan (1844-1927). Non vi sono per contro testimonianze pubbliche dell'opera dei primi sindacalisti, ormai caduti nell'oblio.

Alla ricerca delle origini

La cronaca del SEV riferisce che la sezione VSEA di Davos è stata creata nel giugno o luglio del 1889, ossia alcuni mesi prima della messa in esercizio della prima tratta da Landquart a Davos, avvenuta il 9 ottobre 1889.

Il primo presidente della sezione SLD fu il responsabile della circolazione Wilhelm Hew (1865-1938), di Klosters. La sezione partì con 37 membri, divenuti poi 43 a fine anno, quando la fondazione della sezione venne pubblicata nel giornale della ferrovia. All'epoca, la ferrovia contava 124 dipendenti, tutti uomini.

Wilhelm Hew, figlio del proprietario dell'hotel Vereina di Klosters, si dimostrò, nonostante i suoi 24 anni, un presidente pieno di slancio in favore degli interessi di tutto il

personale. Nella sua carica di responsabile della circolazione, aveva anche un eccellente contatto con il direttore d'esercizio Schucan. Una lettera di Hew alla direzione regionale della VSEA a San Gallo del 5 maggio 1890 riferisce del suo tentativo di reclutarlo anche nelle file del sindacato: «dalla lettera del capoesercizio Sand possiamo rilevare che il signor direttore Schucan non è ancora disposto ad aderire definitivamente alla nostra organizzazione. Si è però dichiarato disponibile a sostenere il più

possibile i nostri sforzi e, in particolare, a collaborare all'acquisto di generi alimentari a buon mercato.»

Dai primi rapporti di attività della RhB e dalla stampa sindacale dell'epoca si può infatti rilevare come una delle principali rivendicazioni della sezione VSEA di Davos fosse proprio la ricerca di generi alimentari e di economia domestica a miglior mercato.

Supermercato ambulante

Ma come far pervenire questi generi alimentari e domestici a

miglior mercato ai propri membri? Il sindacalista Hew ebbe un'altra idea: «la Federazione svizzera degli impiegati delle ferrovie è riuscita a procurarsi stoffe per abiti maschili con il 20-30% di sconto. Per far beneficiare di questo acquisto anche i suoi membri del secondario di Davos, pensiamo di acquistare una valigia che le chiediamo, egregio signor direttore, di voler trasportare gratuitamente da Landquart a Davos» scrisse Hew a Schucan, il quale acconsentì.

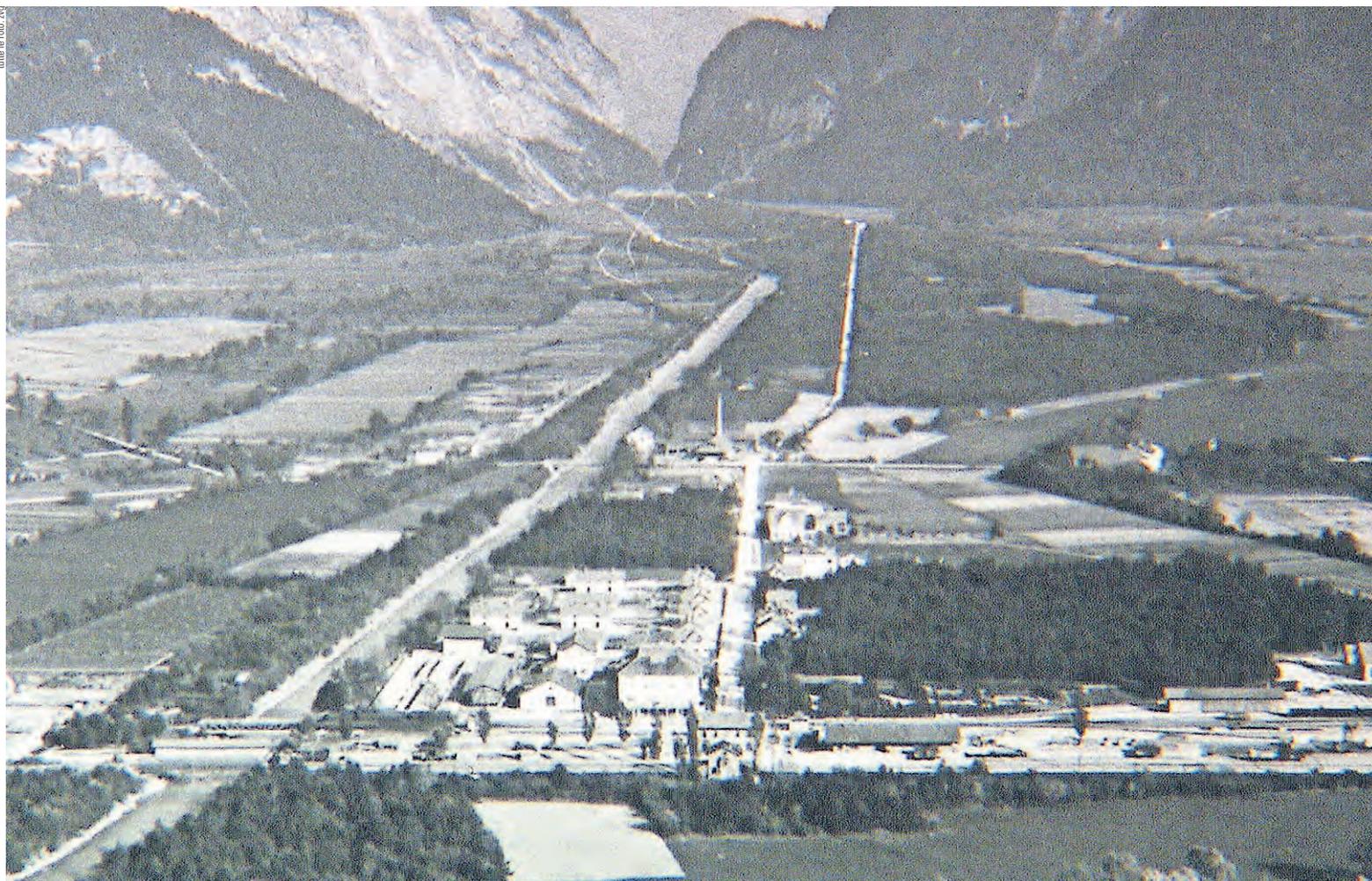
In seguito, oltre alla valigia di stoffe, vi furono altri trasporti, in particolare di un «vagone emporio» che, con l'estensione della rete RhB, raggiunse presto anche l'Engadina e la Surselva.

Questo vagone era gestito dall'associazione cooperativa Rhätia di Landquart, con gli impiegati della ferrovia che alle sue fermate nelle stazioni si mettevano gratuitamente a disposizione per scaricare e distribuire la merce. Dal canto suo, la ferrovia retica RhB si assunse l'onere dell'incasso, che veniva regolato a fine mese con una deduzione sullo stipendio.

L'apertura della linea verso l'Engadina bassa indusse però la direzione a sopprimere il trasporto gratuito della vettura



La ferrovia procurava anche generi a miglior mercato: la sede del negozio RhB a Landquart.



Il quartiere degli operai: la creazione delle Officine principali nel 1900 fece di Landquart un importante centro.

emporio della cooperativa Rhätia. Ne fa menzione il rapporto d'attività del 1913: «l'ampliamento della rete e il relativo aumento dell'effettivo di personale avevano fatto lievitare le necessità di trasporto di generi di consumo in misura tale da creare importanti inconvenienti per tutto l'esercizio».

Nel frattempo, la RhB aveva infatti raggiunto il suo massimo effettivo di personale, con ben 1656 dipendenti. Il rapporto omette per contro di dire che la decisione della direzione di sopprimere questi trasporti era stata dettata anche dalle pressioni dei commercianti locali, che vedevano nel vagone della cooperativa di consumo per il personale un'agguerrita concorrenza.

Dal 1896, la cooperativa di consumo Rhätia gestiva a Landquart anche un negozio, situato in uno stabile appositamente creato dalla RhB. Landquart era infatti diventato, soprattutto dopo l'apertura delle nuove officine principali, praticamente il centro tecnico della RhB, che per il suo personale provvide a costruire nei 15 an-

ni seguenti un intero quartiere, composto da oltre 50 case, situato appena a sud della stazione ferroviaria.

Oltre a ciò, la RhB mise gratuitamente a disposizione del comune anche il terreno per la costruzione della scuola. Seguì una macelleria e, più tardi, quando gli impianti sanitari degli alloggi dei dipendenti non furono più in grado di soddisfare le esigenze igieniche, venne creato un lavatoio ed un bagno pubblico.

I sindacati svolsero un ruolo pionieristico anche in altri ambiti dello sviluppo sociale: nel 1891, furono i promotori di una cassa malati e, un anno dopo, crearono una cassa d'assicurazione per la previdenza vecchiaia.

Verso la lotta

Nel 1896, l'orientamento del sindacato VSEA cambiò poi radicalmente: se sino ad allora si era occupato in primo luogo dell'acquisto di generi alimentari e domestici a miglior mercato, venne poi chiamato ad occuparsi in misura nettamente maggiore dei classici temi

sindacali, quali lo stipendio e la durata del lavoro. Del resto, nel frattempo la cooperativa Rhätia si era ormai affermata come organizzazione indipendente, che funse in seguito anche da esempio per la fondazione, da parte di dipendenti della ferrovia, di altre associazioni cooperative analoghe a Samaden, Davos e Poschiavo.

Negli anni seguenti, la VSEA si concentrò pertanto sulla definizione degli stipendi. Nel 1901, venne pubblicato il primo ordinamento degli stipendi della RhB. Sino allo scoppio della prima guerra mondiale, nel 1914, la ferrovia registrava ingenti utili e pagava notevoli dividendi. Il personale, invece, in particolare i dipendenti che non potevano provvedere al proprio sostentamento, erano confrontati con il continuo aumento del costo della vita. Il 1° maggio 1905, venne quindi inoltrata la prima richiesta salariale alla direzione delle RhB. Il direttore Schucan era però stato messo fuori causa da una lunga malattia, che lo aveva anche obbligato a seguire un periodo di riabilitazione a Pre-

da, nell'alta valle dell'Albula. La richiesta rimase pertanto inesa per diverse settimane. Il 23 luglio si tenne quindi a Coira un'assemblea straordinaria del personale che varò una risoluzione sottoscritta da circa 500 collaboratori, pari a circa il 70 per cento dei dipendenti: o venivano intraprese trattative immediate o il 1° agosto vi sarebbe stato uno sciopero.

Due giorni dopo, direzione e sindacati si incontrarono alla villa Planta di Coira. Venne cre-

ato un nuovo ordinamento degli stipendi e la giornata lavorativa venne ridotta da 11 a 10 ore.

Con questo primo conflitto sul lavoro, la VSEA, rispettivamente il SEV che ne seguì, era ormai diventata un sindacato nel senso attuale del termine.

Ruedi Bruderer

«I pionieri» a pagina 10

Porte aperte per il giubileo

Il prossimo **10 maggio** si svolgerà a Landquart una giornata delle porte aperte per festeggiare i 125 anni della RhB.

Il pomeriggio, alle 14.30, presso il Forum Ried di Igis verrà presentato il libro del giubileo e verrà proiettato il film della Radiotelevisione Svizzera Rumantscha «I pionieri della ferrovia in Grigioni» in cui verranno ricordate le figure del promotore della ferrovia Willem Jan

Holsboer, del primo direttore della RhB Achilles Schucan e del primo presidente del sindacato Wilhelm Hew, in rappresentanza delle numerose altre personalità che hanno contribuito allo sviluppo della ferrovia.

La manifestazione è aperta a tutti.

Ulteriori informazioni:
www.rhb.ch

I pionieri della ferrovia retica

Il primo sindacalista della RhB

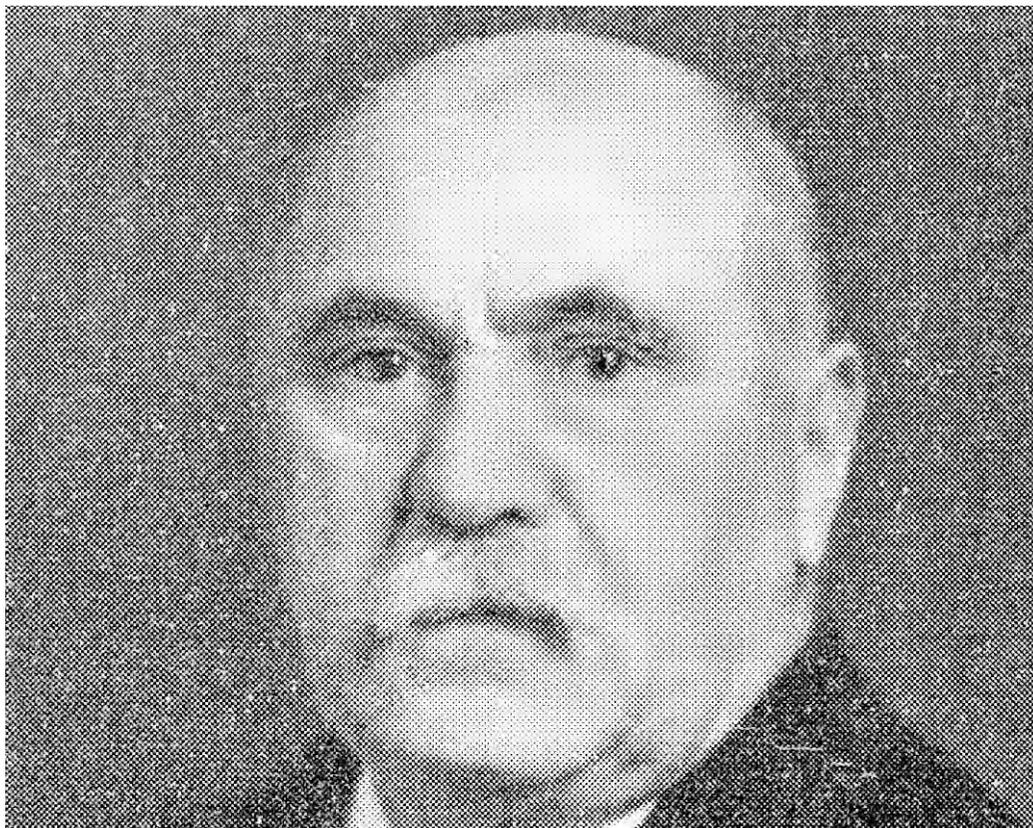
Wilhelm Hew nacque il 20 ottobre 1865 e trascorse i primi anni della sua vita a Landquart, dove i suoi genitori gestivano l'omonimo albergo, situato nei pressi della stazione delle ferrovie unite svizzere. Wilhelm ebbe così i suoi primi contatti con la ferrovia e quando, nel 1885, i suoi si trasferirono a Klosters per riprendere l'albergo Vereina, il suo futuro professionale era già deciso.

A 24 anni, non mancò l'appuntamento con la ferrovia a scartamento ridotto Landquart-Davos, di cui divenne capo della circolazione. Dapprima, doveva coordinare la circolazione di quattro coppie di treni in ogni direzione, attività che gli lasciò il tempo di dedicarsi anche al sindacato.

Quale primo presidente della sezione di Davos della Federazione svizzera degli impiegati delle ferrovie, Hew posò le fondamenta per una valida rappresentanza degli interessi del personale, dapprima presso la SLD ed in seguito presso la RhB.

Nonostante dovesse poi lasciare la carica solo un anno e mezzo dopo, i sindacati poterono sempre contare su di lui per avere una voce nell'amministrazione della ferrovia. Hew lavorò a Küblis, Klosters, Davos e Coira dove collaborò con Achilles Schucan nella direzione delle RhB.

Nel 1923 si ritirò anticipatamente per riprendere la casa paterna a Klosters, dove morì il 23 maggio del 1938.



Wilhelm Hew (1865-1938)

Il promotore

Willem Jan Holsboer nacque il 23 agosto 1834 a Zutphen, in Olanda. A soli 14 anni lasciò la casa dei suoi genitori per prendere il mare. In seguito, cambiò professione, impiegandosi presso una banca di Amsterdam, che lo inviò a Londra, dove riuscì a raggiungere la carica di direttore. Nel 1865, si sposò, ma sua moglie Margaret Elisabeth si ammalò di tubercolosi pochi mesi dopo. Seguendo il consiglio dei medici, la coppia si trasferì a Davos per cure, che non poterono impedire il decesso della moglie, sei mesi dopo. Nuove amicizie trattennero Holsboers nella valle del Landwasser, dove si risposò e, assieme al dottor Alexander Spengler, costruì l'albergo Kurhaus. In seguito, sviluppò l'idea di costruire un collegamento ferroviario da Landquart a Davos sino a Chiavenna attraverso il passo Scaletta. Il 7 febbraio 1888, con l'aiuto di alcuni finanziatori di Basilea, fondò la ferrovia a scartamento ridotto Landquart-Davos. Il 9 ottobre 1889, il primo treno circolò sino a Klosters, per poi raggiungere Davos il 20 luglio 1890.



Willem Jan Holsboer (1834-1898).

L'idea della linea attraverso il passo Scaletta venne abbandonata, in quanto le forze politiche preferirono passare dall'Albula. Holsboer continuò ad impegnarsi per lo sviluppo della località di cura di Davos. Morì l'8 luglio 1898 a Bad Schinznach, durante il rientro da un colloquio con banchieri a Basilea per finanziare un progetto di ferrovia sullo Schatzalp.

Il direttore

Achilles Schucan nacque il 19 gennaio 1844 ad Avignone, figlio di un pasticciere engadinese. Frequentò le scuole a Zuoz, Ftan e Winterthur, prima di conseguire la maturità al liceo cantonale di Zurigo ed iscriversi al politecnico, dove si laureò ingegnere nel 1864. Lavorò dapprima in Germania, a Pirmasens, come assistente circondariale ai lavori. Nel 1869 si occupò della costruzione della Bayrischen Ostbahn a Regensburg. Rientrato in Svizzera, si occupò della realizzazione della linea del Giura tra Basilea e Delémont, di quella tra Interlaken e Grindelwald e dei rilevamenti topografici per la ferrovia attraverso la Wengeneralp.

Per sette anni lavorò al dipartimento federale delle ferrovie quale ingegnere di controllo. In questo periodo si sposò e nel 1885 assunse la carica di direttore dalla Seetalbahn, trasferendosi a Hochdorf, dove sentì il richiamo delle sue origini.

Il 1° febbraio 1888 riprese la carica di ingegnere capo e direttore dell'esercizio della linea tra Landquart e Davos, che

nel 1894 divenne parte della ferrovia retica RhB, di cui fu il direttore sino al suo pensionamento nell'ottobre 1918.

Nel 1913, Schucan era stato designato dottore ad onore del politecnico di Zurigo. Morì a Zurigo il 18 luglio 1927.



Achilles Schucan (1844-1927).

In un radiodramma su Rete Due voci e pensieri dei protagonisti, ripescati dalla memoria per essere di nuovo vivi

Il disastro di San Paolo

UFFICIO PROCURATORE

Interno. Si sentono talvolta dei treni passare, fuori.

EMILIO Hai dormito?

ANGELO Come si può dormire con tutto quello...

FEDERICO I sogni? Anch'io... pieno di sogni...

ANGELO Ma che sogni! Chiamiamoli come dobbiamo. Incubi...

FEDERICO Incubi ad occhi aperti.

ANGELO Per pochi secondi...

FEDERICO Il destino.

EMILIO Ma quale destino? La ferrovia non presuppone il destino. Tecnica, orari. Non doveva accadere!

ANGELO È accaduto.

Porta che si apre.

PROCURATORE Signori!

FEDERICO Buongiorno!

PROCURATORE Non è un buongiorno. È un disastro.

■ *** ■

PROCURATORE Scusi lei è...

CARLO Sono il macchinista del treno 51, locomotiva di rinforzo.

PROCURATORE Se non frenava anche le carrozze in coda si sarebbero accatastate...

CARLO Esatto.

PROCURATORE Come sta?

CARLO Come vuole che stia. Il mio fochista è morto, dell'altra locomotiva del mio treno morti macchinista e fochista. Dell'altro treno morti due macchinisti. Poi i passeggeri... Come vuole che stia?

PROCURATORE Anche lei che ha detto buongiorno.

Silenzio.

CARLO Per cosa voleva vedermi?

PROCURATORE Volevo domandarle se per lei tutto questo è frutto di un errore umano.

■ *** ■

CARLO Potrebbe anche essere frutto di un errore umano. Ma non è importante stabilire un colpevole. Dovrebbe indagare, signor Procuratore, sulle condizioni in cui lavoriamo. Dovrebbe controllare se le tecnologie a nostra disposizione ci mettano nella possibilità di

Sono passati novant'anni. La mattina del 23 aprile, verso le 2.30, avvenne presso lo scambio 1 della stazione di smistamento di S. Paolo uno scontro fra il treno 51b, licenziato alle ore 2,28 dalla stazione di Bellinzona, e il treno diretto 70 circolante in orario. Entrambi i treni erano rimorchiati da due locomotive. Il disastro causò 15 morti e molti feriti. Svegliati dai suoni della catastrofe i bellinzonesi, sugli scambi di S. Paolo, trovarono l'inferno.



Archivio storico

evitare l'errore umano. Se lei è sotto pressione, oberato dal lavoro, con grande responsabilità, con la schiena a pezzi e le accade un incidente... è tutta colpa sua? Non è anche colpa di chi quella situazione l'ha causata con richieste non umane? Può esserci un errore umano dove l'uomo viene disumanizzato? Sì, potrebbe esserci al fondo dell'incidente di San Paolo un errore umano. Ma è tutta una catena. La ricostruisca onorevole Procuratore, poi trovi i colpevoli. Poi si siede da qualche parte, quando tutto si sarà acquietato... Ci pensi... Se fosse stato lei in una di quelle posizioni? PROCURATORE Ora basta! Torni dal suo sindacato! Fuori!

■ *** ■

PROCURATORE Legga, qua «Attacchi tedeschi contro la Svizzera per la catastrofe di San Paolo».

EMILIO Dunque il fatto che la massoneria mondiale avesse avuto interesse a far scomparire Helfferich...

ANGELO Massoneria? Cos'è?

FEDERICO Una cosa da ricchi!

PROCURATORE Signori! Vada avanti... Capisca i miei problemi!

EMILIO I suoi problemi?

PROCURATORE Ma sì, l'opinione pubblica, la ferrovia, i sindacati... La Germania...

EMILIO... L'interesse a far scomparire Helfferich... Era già prima della catastrofe sufficientemente documentato.

FEDERICO Quindi dicono che è stato tutto quanto...

EMILIO ...Come luogo per eseguire l'assassinio poteva appunto essere scelta la Svizzera perché appunto in Svizzera la massoneria gioca un ruolo influente...

ANGELO Massoneria? Io stavo correndo, ero azzoppato... Correvo per azionare lo scambio... Faccia parlare me con questi tedeschi. Gliela faccio vedere io la mia caviglia...

■ *** ■

PROCURATORE Andiamo avanti! Partiamo dalla fine! Signorina, la comunicazione di ieri mattina del Capostazione di Bellinzona: legga.

SECRETARIA Bellinzona, il 23 aprile 1924. Onorevole procuratore, siamo in dovere di comunicarvi quanto segue; la mattina del 23 aprile, verso le 2.30, avvenne presso lo scambio 1 della stazione di smistamento di S. Paolo uno scontro fra il treno 51b, licenziato alle ore 2,28 dalla stazione di Bellinzona, ed il treno diretto 70 circolante in orario (...)

■ *** ■

AULA TRIBUNALE

Qualche schiamazzo. Una campanella per l'ordine.

CARLO Avete idea di cosa voglia dire vedersi arrivare addosso un treno? Pensi a te in quel momento. Pensi a come salvarti. Pensi alla tua famiglia. E pensi al treno intero. Al tuo e a quello che ti sta di fronte. A tutti i colleghi, ai passeggeri e alle loro famiglie. Capisci che niente sarà più come prima. Questo è capitato a me. È cambiato il mondo intero. Questo è successo. Non ci sono colpevoli. Tutti siamo colpevoli di voler migliorare le nostre vite. Migliorare è anche

IN ONDA E IN SCENA

Testo tratto dal radiodramma «Il disastro di S. Paolo» (di Flavio Stroppini) in onda dal 12 al 16 maggio alle 13.30 in «Colpo di scena» RSI Rete DUE. È tappa del progetto «Prossima fermata Bellinzona», documentario teatrale in scena nel gennaio del 2015 al Teatro Sociale di Bellinzona. Prodotto dallo stesso Teatro, lo spettacolo scritto e diretto da Flavio Stroppini e Monica De Benedictis parlerà dell'importanza sociale della ferrovia per Bellinzona, nell'ottica anche dell'imminente apertura della nuova galleria di base del San Gottardo. Lo spettacolo è sostenuto anche dal SEV. È grazie al compianto Armando Besomi, macchinista, già presidente della sezione Biasca-Bellinzona della LPV/SEV, che la memoria è arrivata fino a noi: aveva conservato tutti i documenti in una scatola.

avere la possibilità di muoversi più liberamente, di raggiungere altri paesi, più velocemente. E siamo in continua competizione per... migliorare. Questo è il prezzo del progresso? La vita di chi lavora? E ce la volete fare pagare. Perché andrà così il processo del 1927, questo processo. Colpevoli i morti, i macchinisti morti e tutto il resto abbandonato... Le spese a carico della Cassa Federale. Avete dei colpevoli. Contenti? Ma noi non dimenticheremo. Ogni anno ci riuniremo a ricordare il disastro. Ogni anno cercheremo di raccontare questa storia. Finché saremo vivi. E dopo di noi ci sarà qualcun altro e qualcun altro ancora. Passeranno 20, 30, 50, 90 anni ma questa storia non verrà dimenticata. Ah! Errore umano... Siam uomini, perdio!

Colpi di diritto

Il principio di proporzionalità

Il team di assistenza giuridica deve spesso intervenire richiamando il rispetto del principio di proporzionalità dei provvedimenti adottati.

L'applicazione della legge non deve astrarsi dal senso della misura, adottando provvedimenti che devono risultare adeguati ai fatti.

In campo legale si sta facendo largo una nuova tendenza: applicare la legge alla lettera, indipendentemente dalle persone coinvolte, dalle circostanze e dalle ragioni che le hanno indotte ad agire in un certo modo. Una tendenza in contrasto con i nostri valori democratici e con il nostro vivere quotidiano, in quanto trascura completamente concetti logici e comunemente accettati come il senso della misura e

della proporzionalità. Tutti noi ci aspettiamo che eventuali errori non vengano automaticamente puniti con provvedimenti draconiani, ma valutati in tutti i loro aspetti, compresi quelli della responsabilità personale, varando sanzioni che non vanno al di là di quanto necessario per raggiungere l'obiettivo che si intende raggiungere.

Proporzionalità

Nel rispetto del principio di proporzionalità, il provvedimento deve quindi risultare adeguato al caso giudicato. Nella sua definizione, l'autorità o l'amministrazione che lo emette dovrebbe considerare quello che avrà le

minori conseguenze negative sulla persona interessata, permettendo nel contempo di raggiungere l'effetto auspicato. In altre parole, quello adottato dovrebbe essere il provvedimento più mite possibile.

Dobbiamo quindi esigere che l'applicazione del diritto rispetti il principio di proporzionalità.

Nel mondo del lavoro, le questioni vengono valutate dai superiori, che si sentono spesso implicati a livello personale e che giudicano quindi in modo molto emozionale. Bisogna tuttavia evitare che questo coinvolgimento incida negativamente sulla lucida analisi dei fatti e di una loro ponderazione in base ai principi

citati.

Due pesi e due misure

Ecco un esempio concreto: due collaboratori di una centrale di logistica urtano con il loro sollevatore idraulico un contenitore di metallo che sporgeva sul loro percorso, rovinandolo e causando danni anche al sollevatore. A è un collaboratore valido, che si permette però a volte osservazioni anche critiche sul clima e sull'ambiente sul posto di lavoro. A seguito di questo incidente, viene licenziato. B è anche lui un buon collaboratore, abbastanza schivo e che si è sempre sforzato di andar d'accordo con tutti. Per lui,

la questione dell'incidente si risolve con un semplice richiamo.

È un caso in cui A può senz'altro far valere i propri diritti, chiedendo sino a che punto è stato rispettato il principio di proporzionalità. Questo principio è fondamentale nel nostro lavoro. Il suo rispetto è una delle prime condizioni che siamo chiamati a verificare, anche se non sempre si tratta di un fattore di semplice esposizione e il mancato rispetto è spesso difficile da dimostrare.

Assistenza giuridica SEV

Interesse più bonus: un doppio vantaggio.

Peter Nardo,
responsabile di
succursale a Olten



Il conto di risparmio Plus vi permette di raggiungere ancora più rapidamente il vostro obiettivo di risparmio. Ulteriori informazioni su www.bancacoop.ch

fair banking
banca coop

Conto di risparmio Plus
1% il 1° anno*

* Interesse più bonus sui versamenti di nuovi fondi in caso di apertura del conto. Per accedere ad ulteriori informazioni e alle condizioni, consultare il sito www.bancacoop.ch. Con riserva di modifica delle condizioni.

TS Ticino – Riflettori accessi sulle trattative CCL

«Giù le mani dalle garanzie!»

Alla presenza di una ventina di colleghi e del presidente centrale Werner Schwarzer, si è tenuta martedì 8 aprile l'ordinaria assemblea della sezione TS Ticino. Oltre alle questioni statutarie l'assemblea ha ribadito con fermezza l'importanza di un buon CCL. Il presidente sezionale ad interim Angelo Stroppini ha ricordato i principali temi che hanno contraddistinto l'attività sindacale 2013 e ha presentato le problematiche che ci attendono nel 2014. La questione Crossrail ha suscitato l'indignazione generale. Questa vicenda ha confermato una volta di più l'importanza dei contratti collettivi di lavoro quale strumento fondamentale per la tutela dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori. Le trattative dei CCL FFS e FFS Cargo sono in corso e le rivendicazioni delle parti sono state messe sul tavolo. I presenti hanno manifestato il profondo disappunto nei confronti della richiesta delle FFS di andare a toccare le garanzie salariali 2011. Anche per la sezione TS Ticino un'entrata in materia su que-

sta questione è rifiutata categoricamente.

Oltre ai temi statutari, l'assemblea ha affrontato la questione della distribuzione gratuita delle agende da parte della sezione. L'assemblea ha preso atto di come la consegna delle agende ai soci comporti una spesa per la sezione di oltre 2000 franchi. Questo importo incide fortemente sulla cassa sezionale, al punto che l'esercizio contabile risulta da parecchi anni in negativo. Di fatto, la sezione ticinese è ancora l'unica che concede l'agenda gratuitamente. Il costo dell'agenda è determinato dalla polizza annessa «Assicurazione infortunio agenda». La somma assicurata ammonta a 5000 franchi e viene corrisposta in casi di decesso o invalidità totale della persona assicurata in seguito ad infortunio. Su indicazione del comitato e della commissione di gestione, l'assemblea ha deciso all'unanimità di non più offrire gratuitamente le agende. Diversi i festeggiati per il 25° e 40° di affiliazione al SEV. Particolarmente toccanti le

parole di un festeggiato, Michele Seitz, il quale ha ricordato l'importanza del sindacato sul luogo di lavoro e auspicato un rafforzamento dell'interesse sindacale da parte dei giovani. Per lui, come per molti altri in passato, entrare nel SEV era normale ed andava a braccetto con l'ingresso nel mondo del lavoro ferroviario. L'assemblea ha infine votato all'unanimità i colleghi Joachim Mock e Franco Muggiasca per la prossima assemblea dei delegati che si terrà a Lucerna il 22 maggio.

as

ACQUISTO AGENDA

Gli interessati sono invitati a rivolgersi per l'acquisto direttamente al cassiere sezionale Mauro Giacolini, tel. 079 228 91 17 **entro il 31 agosto.**

Il costo dell'agenda è di 11.40 franchi.

TS – Commissione centrale

Progetto NewRida

Questo progetto è stato portato avanti in cinque tappe. Il gruppo speciale della commissione del personale e i partner sociali hanno potuto esprimersi sugli obiettivi del progetto:

- aumento della disponibilità degli automatici;
- professionalizzazione dei processi lavorativi in superficie;
- separazione delle attività in superficie fra denaro e carta, tecnica e servizio
- specializzazione ed evoluzione mirate dei collaboratori
- aumento dei livelli di sicurezza per i collaboratori.

Nel corso della sua realizzazione, per due volte abbiamo dovuto rivolgerci ai piani su-

periori, ottenendo alcuni miglioramenti, soprattutto per la messa a concorso dei nuovi posti. Gli interessati sono stati informati sull'applicazione e sui particolari nel corso delle riunioni obbligatorie con il personale del febbraio scorso.

In occasione della valutazione delle funzioni con l'attribuzione definitiva, abbiamo però dovuto costatare ancora una volta, che il competente servizio «Compensation & Benefit» di HR non aveva dato seguito alle proposte della direzione di progetto. Se qualche collaboratore non fosse d'accordo con i nuovi contratti, può rivolgersi al servizio di protezione giuridica del SEV.

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega **Gaetano Carpenito**, in lutto per la perdita del padre Angelo.

VPT Lugano TPL

Elezioni suppletive CoPe Infra: eletti ed elezioni in forma scritta

Sono stati eletti tacitamente:

■ PeKo I-B-ROT: Roland Zehentner, (resta un seggio vacante)

■ PeKo I-B-RSD: Emiliano Fontana,

■ PeKo I-ESP-EI/LOG/PBT/KEK: Josef Roos,

■ PeKo I-ET: Daniela Czekalla, I-ET-EN-AMM-UL

■ PeKo I-FN: Urs Bischoff,

■ PeKo I-IH-RME: Patrik von Rotz, (resta 1 seggio vacante)

■ PeKo I-IH-RSD: Marco Har-dmeier.

Verranno invece effettuate elezioni per iscritto:

■ CoPe Infrastruttura, per cui per 3 seggi vacanti sono giunte le seguenti 8 candidature: Nicola Carcaiso, I-RSQ-ROT; Francois Ducommun, I-ET-TC-TBB-GSK-CUS; Giuseppe Lanini, I-AT-UEW-RSD-FB-TEC; Romain Lerch, I-IH-RWT-PPA-MPJ; Christophe Liechti, I-B-RWT; Beatrice Luisier, I-B-RWT-SFV-T1; Andrea Pace, I-B-INT; Yves Weitzel, I-IH-ROT-ZUE-FL.

■ PeKo I-B-INT, 3 candidature per un seggio: Raphael Brugger, I-B-INT-RYZ-EMZ2; Marco Gisi, I-B-INT-RYOL-EMOL; Christian Schmid, I-B-INT-RYBS-EMBS

■ PeKo I-B-RWT, Lausanne Triage, 2 candidati per 1 seggio: Jean-Francois Freymond, I-B-RWT-RBLT-RG4; Victor Luengo I-B-RWT-RBLT-RG4.

PV Ticino e Moesano – I NOSTRI MORTI

La sezione dei pensionati PV Ticino e Moesano ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso dei propri soci:

Luciana Butti, 88 anni, Massagno-Vacallo

Carmen Cavadini, 85 anni, Chiasso

Carlo Cereghetti, 86 anni, Ligornetto

Sandro Locatelli, 73 anni, Ligornetto

Olga Martinetti, 92 anni, Giornico

Irene Papa, 92 anni, Biasca

Maria Pellencini, 96 anni, Cadenazzo

Franz Schumacher, 64 anni, Arbedo

Pio Solcà, 90 anni, Coldrerio

Hansjörg Zimmermann, 80 anni, Castelrotto-Ponte Tresa

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV Ticino e Moesano

■ RPV sezione Ticino

Assemblea generale venerdì 9 maggio, ore 18 Casa del popolo, Bellinzona

Per la loro assemblea generale, i manovrati ticinesi si danno appuntamento a Bellinzona.

- 5) Rapporto del cassiere
- 6) Rapporto del revisore
- 7) Relazione sindacale
- 8) Benemerenze
- 9) Eventuali

Ordine nel giorno

- 1) Apertura riunione
- 2) Nomina del presidente del giorno
- 3) Lettura ed approvazione ultimo verbale
- 4) Rapporto presidenziale

Seguirà la classica cena in comune. Per facilitare l'organizzazione siete pregati di annunciarvi al seguente numero: 076 567 40 07.

■ PREAVVISO

Giornata cantonale VPT Ticino 27 settembre a Lugano

Alla giornata sono cordialmente invitati tutti gli affigliati, attivi e pensionati, della sottofederazione VPT delle imprese concessionarie dei trasporti del canton Ticino. Interverranno ospiti del mondo politico e lavorativo.

ciati risparmi. Non ci lasciamo spremere come limoni! Vi invito pertanto a riservare questa data e a partecipare numerosi! Il programma dettagliato segue.

Vogliamo dare loro un segnale forte in merito ai preannun-

Peter Bernet
membro comitato direttiva VPT

COLONIE DEI SINDACATI: turni ed iscrizioni

In montagna a Rodi:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

Sindacalizzati fr. 590.-, non sindacalizzati fr. 690.-.

1° turno: domenica 29 giugno – domenica 13 luglio

Per informazioni e/o modulo d'iscrizione:

2° turno: da mercoledì 16 a mercoledì 30 luglio

Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6501 Bellinzona; tel. 091 826 35 77, fax 091 826 31 92.

Sindacalizzati fr. 340.-, non sindacalizzati 440.-

Mare a Igea Marina:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

Sussidi per famiglie bisognose possono essere richiesti alla cancelleria del proprio Comune.

da domenica 6 luglio a martedì 22 luglio.

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita Asti – Cocconato giovedì 5 giugno 2014

Per la gita primaverile di quest'anno vi chiediamo di volgere lo sguardo a ovest, verso la regione Piemonte, con la quale abbiamo molte affinità. Nell'andata effettueremo una fermata ad Asti, città che ci ricorda spumanti, Barbera e tartufi. I bus ci porteranno a pochi passi dal centro storico e pedonale dove ognuno sarà libero di seguire i propri interessi. Poi via per la meta finale, Cocconato in Provincia di Asti, un ameno villaggio posto sulla cima di una collina a 491 m s.l.m., conosciuto come la «riviera del Monferrato», grazie al particolare microclima in tutte le stagioni.

Presso il rinomato Ristorante Vecchio Castagno circondato da un magnifico giardino dal quale si gode un bellissimo panorama ci saranno servite le seguenti pietanze: vitello tonnato, robiola di Cocconato al pepe verde, carne cruda alla monferrina, sformato di verdure con fonduta e fiori di zucca ripieni di ricotta, risotto con taleggio e pere, crespelle vegetariiane con ricotta e spinaci, cosciotto di maiale al forno con contorno di verdure e la tavolozza di dessert, caffè. Il tutto annaffiato con i vini locali Farnei e Barbera e ... tanta, buona, acqua minerale. Costo della gita CHF 70.- tutto compreso.

Il numero di partecipanti è limitato a 150.

L'iscrizione dovrà pervenire entro lunedì 26 maggio a: Renato Bomio, via R. Simen 77A, 6648 Minusio, tel. 091 743 80 66, E-mail: renatobomio@bluewin.ch.

Orari bus e fermate

Leventina e Riviera

Airolo Stazione	06:20
Ambrì	06:25
Rodi, Colonia Von Mentlen	06:30
Faido Posta	06:35
Lavorgo	06:40
Bodio, rist. Giardinetto	06:50
Biasca Centro (Gambrinus)	07:00
Biasca Stazione	07:03
Osogna Stazione	07:08
Claro Fermata Shell	07:11
Castione, rist. Meridiano	07:15
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Bellinzonese

Cadenazzo Stazione	06:40
Giubiasco Mercato Coperto	06:50
Giubiasco Casa Anziani	06:55
Bellinzona Stazione FFS	07:05
Bellinzona, fermata S. Gottardo 59	07:15
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Lugano / Mendrisio/ Chiasso

Lugano Cornaredo	
Parceggio bus turistici	07:10
Melano Posta	07:25
Capolago, P. Duttweiler	07:30
Mendrisio Stazione	07:35
Coldrerio, fermata AMSA Ideal	07:47
Balerna, fermata AMSA Piazza	07:50
Chiasso, Piazzale Chiesa	08:00
Chiasso, Piazza Boffalora	08:05
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Fermate e orari sono provvisori e potranno subire modifiche a seconda delle iscrizioni.



Tagliando di iscrizione alla gita ad Asti-Cocconato 5 giugno 2014

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

Numeri telefono:.....

Salita a:

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo indicato sopra di Renato Bomio.



I/le consulenti di Helvetia rispondono alle domande dei lettori

Un'assicurazione vita subito dopo le nozze?

Abbiamo 25 e 28 anni e vogliamo sposarci. Lavoriamo entrambi a tempo pieno e da tempo conviviamo. Per ora non abbiamo figli, ma forse fra qualche anno ne avremo. Abbiamo bisogno di un'assicurazione sulla vita?

Cara giovane coppia, finché non avete figli e avete due salari, siete sufficientemente assicurati, grazie ai contributi versati per l'assicurazione infortuni, casse pensione e AVS/AI. Tuttavia in caso di incapacità lavorativa, come una malattia, molti attivi sono sottoassicurati. Per questo motivo si dovrebbe da subito verificare l'opportunità di concludere un'assicurazione per perdita di guadagno.

Essa garantisce un salario compensatorio nel caso in cui il reddito regolare venisse a mancare a causa dell'incapacità lavorativa dovuta a malattia o infortunio. L'assicurazione per perdita di guadagno fa parte di ciò che si chiamano assicurazioni di rischio.

Le assicurazioni decesso fanno pure parte di questa categoria. La famiglia riceve un determinato capitale in caso di decesso della persona assicurata.

Quando acquistate un appartamento o una casa e la finanziate con un'ipoteca, le assicurazioni contro i rischi offrono una protezione finanziaria. Relativamente flessibili, possono semplicemente essere modificate secondo necessità. A differenza delle assicurazioni rischi, l'assicurazione sulla vita comprende una componente di risparmio. Questo permette di costruire un capitale. Permette così di aumentare la rendita durante la pensione e garantire un adeguato tenore di vita.

Allo stesso tempo la parte dei premi relativa al rischio, assicura un capitale-decesso o una rendita in caso di incapacità di guadagno. Questa prestazione è versata quando si verifica l'evento corrispondente, indipendentemente dalla somma capitalizzata: una sicurezza finanziaria per voi e la vostra famiglia.

Nelle vesti di genitori le responsabilità aumentano: diventa più importante garantire le esigenze della vostra famiglia.

Se uno o entrambi i partner della coppia rinuncia parzialmente o completamente alla propria attività lucrativa per occuparsi dei figli, ne consegue una mancanza di contributi alla cassa pensione. L'assicurazione sulla vita verrà quindi a colmare il buco al momento del pensionamento.

Se siete indipendenti è importante sapere che l'assicurazione sulla vita conta come credito privilegiato in caso di fallimento. Ciò implica che in caso di morte, le prestazioni dovute al partner non saranno ridotte per compensare il debito. Il capitale è protetto e può essere utilizzato dai vostri beneficiari anche se la vostra attività va male. Quando si è sposati e si può contare su un doppio reddito, si deve anche far fronte a un aumento delle imposte. Si consiglia pertanto di avere un Terzo pilastro o sottoscrivere un'assicurazione vita 3a, da un lato in grado di dedurre una parte di tali importi dalle imposte e, d'altro lato, di garantire una rendita al momento della pensione. Un riscatto dalla cassa pensione è pure possibile e interessante se le condizioni quadro sono buone.

Importante: se si dispone già di un'assicurazione sulla vita, non dimenticare di annunciare il/vostro/a partner come beneficiario/a.

Consulenza Helvetia

Domande sulle assicurazioni? Esperti/e sono a vostra disposizione a questo indirizzo:

www.blog.helvetia.ch

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

...Montanelli

40 anni fa Indro Montanelli, ancora nelle simpatie più della destra che della sinistra, cominciò a scrivere il proprio elzeviro quotidiano, per commentare con la sua proverbiale arguzia fatti e personaggi del giorno.

Nacque così il primo dei circa seimila «Controcorrente» che «Il Giornale (Nuovo)», da lui fondato e diretto, avrebbe pubblicato per vent'anni filati, fino al 1994.

Dopodiché il grande giornalista italiano litigò con il suo editore, Silvio Berlusconi: quell'anno, infatti, colui che adesso non è neanche più «Cavaliere» aveva annunciato la sua cosiddetta «discesa in campo» e Montanelli, pur di contrastarlo politicamente, era arrivato a dichiarare che avrebbe dato il suo voto alla coalizione di centro-sinistra, capitanata dall'ex segretario del Partito Comunista Italiano, Achille Occhetto.

Quello, per intenderci, che minacciò: «Se vinciamo noi le elezioni, costringeremo Berlusconi ad espatriare!»

A rileggere oggi certi «Controcorrente» antologici ci si rende conto che poche cose sono cambiate, soprattutto in Italia.

Montanelli, ad esempio, il 28 aprile del 1980, scriveva: «Un produttore cinematografico nostro amico sta preparando un film fantapolitico e ci ha chiesto come reagirebbero, secondo noi, gli esponenti dei vari partiti italiani ad un golpe militare. Non ci sembra che ci sia bisogno di sforzare la fantasia. Ogni capocorrente, alla notizia che il potere è stato assunto dai generali (o dai colonnelli), risponderebbe: «A noi quanti ce ne spettano?»

Montanelli che, da giovane, aveva vestito la camicia nera e aveva fatto persino la Guerra d'Abissinia cantando «Faccetta nera», in seguito era venuto ai ferri corti con il regime e, dopo una rocambolesca evasione dal carcere di San Vittore (dove rischiava addirittura la fucilazione per attività antifascista), si era rifugiato proprio qui in Svizzera. Tuttavia fino a vent'anni fa, continuò ad essere considerato un giornalista e uno scrittore di destra.

Aldilà comunque di ogni etichetta politica, Montanelli non mancò mai di chiarire la sua posizione in materia, ricorrendo nel suo «Controcorrente» del 6 maggio 1983 persino a una barzelletta. «Un chirurgo, un architetto e un politico discutevano su quale delle loro tre professioni fosse la più antica. «Sicuramente la mia» – disse il chirurgo – «la inaugurerò personalmente Nostro Signore, asportando una costola dell'uomo per farne la donna!». «Ma prima di fare l'uomo e la donna» – obiettò l'altro – «dovette operare da architetto per dare una forma al Creato, tirandolo fuori dal Caos»... «Già – intervenne il politico – ma il Caos chi lo fece?»

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch.

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3687 copie; totale: 44 656; certificata il 31.10.2013.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Prestito: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: il 15 maggio. Chiusura redazionale: giovedì 8 maggio, ore 10.

FFS Cargo risponde alla petizione dei macchinisti

Concessioni minime

FFS Cargo ha risposto alla petizione con la quale 500 macchinisti hanno domandato il mantenimento della direzione operativa e della distribuzione del personale locomotiva in tutta la Svizzera (vedi contatto 5/13). La centralizzazione continuerà ma Cargo ha accolto alcune rivendicazioni.

L'obiettivo del nuovo strumento di pianificazione CAROS è di ottimizzare la pianificazione e di limitare i cambiamenti a corto termine. I macchinisti sono completamente d'accordo. La loro preoccupazione è che, con la centralizzazione a Basilea, andranno perse conoscenze specifiche delle regioni e delle funzioni dei team e che ciò avrà ripercussioni negative sulla distribuzione dei turni e la soddisfazione del personale.

Impiego di personale esperto e competente

FFS Cargo assicura che anche in futuro verrà data grande im-



Conoscere le particolarità locali è fondamentale: cambiamento di macchinista ad Arth-Goldau.

portanza all'inquadramento e al sostegno del personale al fronte. Questa funzione competerà ai capi macchinisti in ogni deposito. Per la pianificazione centralizzata a Olten, sono stati assunti specialisti competenti con esperienza. Alcuni di loro hanno d'altronde già lavorato nell'ambito

della pianificazione. Per formare i team della direzione operativa e della distribuzione, si terrà conto delle competenze linguistiche delle collaboratrici e dei collaboratori. Tra i macchinisti, bisognerà continuare a promuovere la conoscenza delle lingue straniere al fine di garantire una

buona comprensione. I distributori dovranno in futuro imparare a conoscere le particolarità regionali.

Coinvolgere i rappresentanti del personale

FFS Cargo assicura inoltre che l'introduzione di CAROS avverrà in modo «responsabi-

le» e che le ripercussioni dei nuovi processi saranno analizzate con i rappresentanti del personale e verificati sotto il profilo della praticabilità. In questo modo, i casi che potrebbero creare discussioni, saranno affrontati immediatamente.

Nessun trasferimento obbligatorio

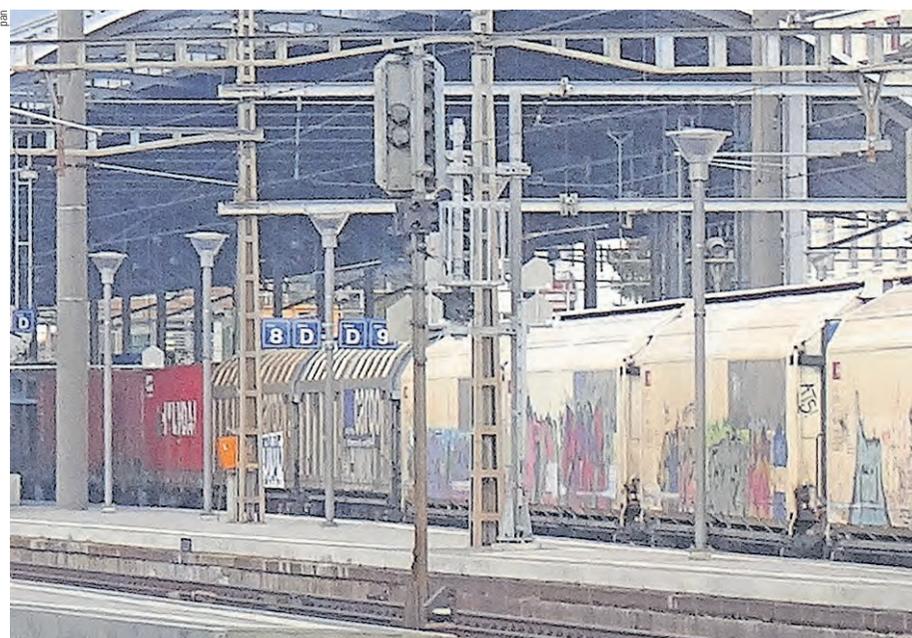
FFS Cargo assicura che i distributori attuali non saranno costretti a trasferirsi a Olten. Se si presenteranno dei casi, dovranno essere trovate delle soluzioni individuali.

Il SEV si riserva di intervenire se vi saranno problemi

«Il SEV prende FFS Cargo in parola e accompagnerà l'introduzione di CAROS con attenzione» puntualizza il segretario SEV Philipp Hadorn, che cura le relazioni con FFS Cargo. «Se sorgeranno dei problemi, interverremo immediatamente presso i servizi competenti, ricordando loro queste promesse fatte».

pan.

Photomystère: dov'è stata scattata questa foto?



La domanda di questa edizione è: dov'è stata scattata questa foto?

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 7 maggio 2014:**

inviando una cartolina postale: con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava un dettaglio di una composizione della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa.

Su www.sev-online.ch troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Michel Roy, Châteline, membro della ZPV Léman